

#014

06/2023

D R O G A



# DWUKROPEK

Gazetka Liceum z Oddziałem Dwujęzycznym im. Piotra Michałowskiego



Drogie Czytelniczki, Drodzy Czytelnicy,

kolejny rok szkolny się kończy; przed nami wakacje, czas beztroski, odpoczynku i podróży. A jeżeli podróży – to czas ruszać w drogę! I temu tematowi poświęcony jest czerwcowy numer „Dwukropka”. Zapraszamy na wywiady, przede wszystkim na refleksję o drodze dr. Szymona Ciapały, kiedyś nauczyciela geografii naszego gimnazjum, teraz – i zawsze – człowieka, którego życie to podróżowanie. Bardzo dziękujemy, że zechciał znaleźć dla nas czas. Wywiad przeprowadził obecny nauczyciel geografii, pan Michał Złomańczuk.

Maja Bojm zaprasza na wywiad z Panem Tomaszem Brzostowskim, który spełnia swoje marzenia, podróżując.

Drogę do praktyki jogi opisała Ania Brzegowa, odpowiadając na prośbę redakcji. Ania uczy świadomego i funkcjonalnego ruchu, który pomaga w znalezieniu kontaktu ciała z umysłem. Zainteresowanych jogą zapraszamy do klubu jogafusion.

Słynna droga stanowa nr 66. O co chodzi? To wyjaśni nasza redaktorka, Zuzanna Osak, jak zwykle w języku angielskim.

Specjalnie dla nas swoje refleksje po podróży m.in. tą sławną drogą, spisała kolejna osoba, która kiedyś uczyła w liceum – Kamila Kmiecik, anglistka i podróżniczka.

Wszystkie drogi prowadzą do Rzymu – o tym powstały aż dwa artykuły, więc temat jest ważny i warto się z nim zapoznać. Napisały o tym nasze pierwszoklasistki, Zosia Satora i Maja Zielińska oraz Julia Kogut.

Zapraszamy na Nowy Jedwabny Szlak, a przy okazji trzeba przeczytać, czym był stary...Iga Tobolewska i Bruno Kortyna zgłębili temat gruntownie.

Droga nie zawsze ma bezpieczny koniec; co się stało z ekspedycją Franklina? Iga Tobolewska tropi ślady zaginionej wyprawy.

Smutna jest droga uzależnień – piszą o niej Kacper Gawlikowski i Bruno Kortyna.

Ale najmroczniejsza droga to droga seryjnego mordercy – o tym redaktorka naczelna, Maja Bojm.

Najbardziej znana ulica w Krakowie? Karmelicka oczywiście, dlatego przybliży jej historię Maximilian Żmuda.

Droga to naturalnie też metafora naszego życia. O koncepcji Biegun pisze dla Was Sonia Pomarańska. Nasz redaktor, Dawid Kuchno, najchętniej podróżuje tramwajem. Zaprasza tym razem na Noc Muzeum z tramwajami.

Miłej lektury!

*Ewa Kmiecik*

„Liczy się jedynie droga. To ona trwa, a nie cel, który jest złudzeniem wędrownika, kiedy idzie od jednego grzbietu góry ku drugiemu, tak jakby osiągnięty cel miał jakiś sens.”

Antoine de Saint-Exupéry „Twierdza”

W ciągu naszego życia napotykamy wiele dróg. Czy to droga, którą codziennie pokonujemy na przystanek, do szkoły lub pracy, czy to droga zawodowa, mentalna albo duchowa. Całe nasze życie jest jedną wędrówką (dosłownie i w przenośni) - codziennie podejmujemy decyzje, które kształtują naszą życiową drogę. Czy droga, którą podążamy, jest nam wybierana czy jednak mamy na nią wpływ (jest to nawet znane pytanie z matury z języka polskiego!)?

Od zarania dziejów zastanawiają się nad tym filozofowie. Mam nadzieję, że jednak mamy coś do powiedzenia w tym temacie, i że zawsze możemy zmienić obraną wcześniej drogę. Człowiek może całe swoje życie podróżować, o czym mówi nam topos homo viator – motyw człowieka wędrującego. W filozoficznym ujęciu ziemską egzystencja człowieka łączy się z nieustannym przebywaniem na szlaku od narodzin do śmierci, więc bycie „człowiekiem drogi” nie jest wyborem, lecz jednym z fundamentów ludzkiego istnienia.

Każda droga - i ta dosłowna, i ta w przenośni - ma swoją historię. W tym numerze Dwukropka przybliżymy Wam ten szeroki temat, jakim jest „droga”. Dowiedziecie się między innymi o drodze mlecznej, znanych drogach, podróżach czy ścieżkach człowieka.

A ponieważ jest to wydanie, które trafi do Was w czerwcu, to życzę Wam, aby każda droga prowadziła w najbliższym czasie ku wspaniałym, wakacyjnym przygodom:)

*Maja Bojń*  
redaktorka naczelna

## Szymon Ciapała

Przewodnik Tatrzański w: Mountain-Instinct

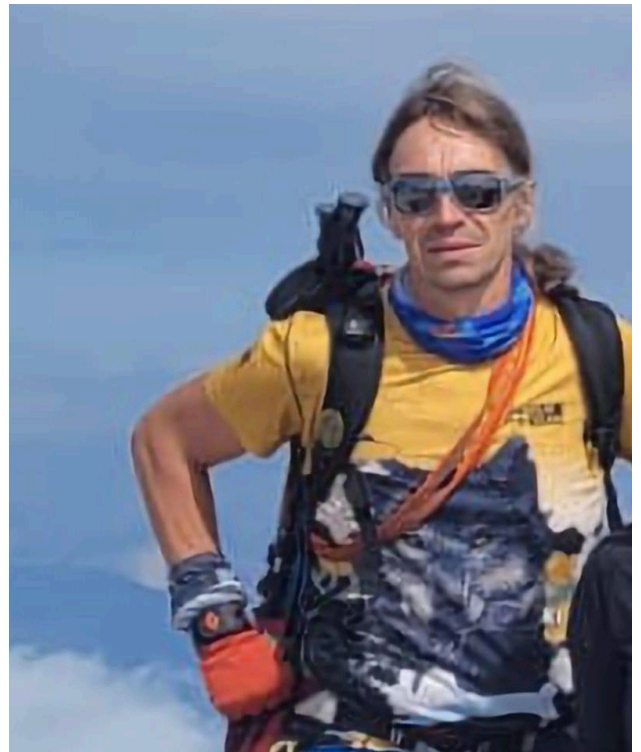
Międzynarodowy Przewodnik Górski UIMLA w: Sport Events Agencja Górską

Międzynarodowy Przewodnik Górski w: Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewodników Górskich „Lider”

Ale przede wszystkim: ciekawy człowiek o wielkiej wiedzy, mój przyjaciel i były członek naszego grona pedagogicznego.

### **Banalne słowo „droga”. Jakie wywołuje u Ciebie natychmiastowe skojarzenia?**

Na pewno o słowie „droga” nie można powiedzieć, że jest banalne. To słowo, które kryje w sobie wiele znaczeń. Określa trasę w przestrzeni geograficznej, ale jest także sposobem na dążenie do celu, mówi o tym, co dla nas ważne – jakie mamy priorytety. To słowo-klucz do naszego życia – to często, po prostu, przepis na życie. Wywołuje ono u mnie dwa natychmiastowe skojarzenia – pierwsze to ścieżka przed siebie, najczęściej pod górę, bo ścieżki pod górę i z góry to moja praca, a zarazem moje życie, pasja i „mój dom”.



A drugie, bardziej duchowe, to zestaw motywacji, priorytetów, duchowych wyborów. Droga wtedy jest tożsama z tym, kto nią podąża, bo wybór drogi to wybór takiego, a nie innego „Ja”.

### **Wszystkie drogi prowadzą do... Gdzie prowadzą najczęściej Twoje drogi?**

Wszystkie drogi prowadzą do skrzyżowań, rozstajów, kolejnych wyborów. Droga przestaje mieć sens, gdy osiągamy cel. Tylko wtedy, gdy do niego prowadzi, jest żywa. Gdy cel osiągamy, umiera, bo o niej zapominamy, przestajemy nią podążać. Na szczęście każdy cel w moim życiu jest przyczynkiem do rozpoczęcia nowej drogi. Dla mnie droga jest ważniejsza niż to, do czego ma doprowadzić, bo nie zawsze na końcu jest to, co zakładałem. Ale najcudowniejsze i niezmiennie jest to, że droga jest nieskończona, a kończą się jedynie jej etapy.

## Dlaczego podróżujesz? I co sądzisz o ludziach, którzy podróżować nie lubią?

Staram się nie osądzać ludzi, którzy żyją inaczej niż ja. Być może ich podróż jest podróżą w głąb siebie. Być może nic nie wiem o ich „podróżowaniu”. Szanuję bardzo to, że ludzie są różni, i nie oceniam ludzi z perspektywy odmienności ich priorytetów i wyborów od moich. Do momentu, kiedy nie krzywdzą innych, szanuję ich decyzje i nie oceniam. Ja podróżuję, bo inaczej już nie potrafię żyć. Lubię podróżować sam, co nie znaczy samotnie. Podczas podróży zawsze ktoś lub coś jest ze mną. Pies, który szedł ze mną przez tydzień podczas przemierzania Drogi Licyjskiej w Turcji. Po tygodniu, gdy zacząłem się zastanawiać, co z nim zrobić, gdy skończę projekt, nagle się rozpułnął... Spotykane na całym świecie kosy, które uwielbiała moja zmarła mama i które są namiastką jej obecności. Zaczepiający mnie w Iranie Persowie dzielący się wszystkim, co mają, i zapraszający na nocleg. Islandzkie rzeki i wulkany – tak wciąż aktywne, żywe i potężne, jakby chciały uświadomić mi potęgę Odyna. Dzięki podróżom mam przyjaciół na całym świecie. Nie tylko tych ludzkich, ale i kruki z La Palmy, które za każdym razem, gdy jestem na Szlaku Wulkanów (Ruta de los Volcanoes), przylatują się przywitać i skorzystać z poczęstunku. Dzikie konie w Pirenejach Andory z daleka galopujące, aby zaspokoić swoją ciekawość. Żmijowce rubinowe kwitnące na zboczach wulkanu Teide i nigdzie więcej na świecie. Tatrzańskie świstaki co roku wygrzewające się na słońcu przy podejściu z Doliny Pięciu Stawów na Kozią Przełęcz. I wiele, wiele innych stworzeń, zjawisk, zapachów, dźwięków. Ci wszyscy moi Przyjaciele są dla mnie tak ważni, że nie wyobrażam sobie bez nich życia. A przyjaciół należy odwiedzać, a także zawierać nowe przyjaźnie – dlatego podróżuję. Tragicznie zmarły polski himalaista Piotr Morawski kiedyś powiedział: „Kiedy jestem w górach, nie istnieje świat zewnętrzny, zgiełk i pośpiech. Jest tylko natura i życie razem z jej rytmem. Ktoś może powiedzieć, że to tylko mój wymysł, bo przed życiem się nie ucieknie. Zależy kto co nazywa życiem”. Czuję tak samo...



## **Jak nie należy podróżować? Co szczególnie irytuje Cię w stylu podróżowania?**

Jak już wcześniej wspomniałem, nie lubię oceniać. Jeśli mnie coś irytuje, staram się nie brać w tym udziału. Na pewno trzeba rozdzielić bycie turystą i podróżnikiem. Turysta podróżuje pod opieką organizatora, podróżnik samodzielnie organizuje sobie wyprawę – od pomysłu do realizacji. Nie mogę powiedzieć, co mnie irytuje w podróżowaniu innych, bo wartościowałbym ludzi spędzających czas odmiennie ode mnie. Mogę powiedzieć, jak ja nie chciałbym podróżować. Na pewno nie chciałbym wędrować, zaliczając kolejne kraje, szczyty – kolekcjonując je, dopisując do listy osiągnięć. Obecnie wszystko kolekcjonujemy: bogactwa, tytuły, stopie awansu zawodowego, tytuły przed nazwiskiem. Korona czterotysięczników, korona wulkanów, korona wodospadów itp. Gdy braknie pomysłów na kolejne „korony”, pozostaje kozetka u psychologa. Nie wyobrażam sobie, abym mógł pojechać na Ararat i nie poznać lokalnej kultury Kurdów, a tylko wejść – zejść – zaliczyć. Podróżować należy tak, aby sprawiało to radość, by karmiło mądrość i by jak najmniej szkodziło innym. Kiedyś wymyśliłem ideę firmy podróżniczej Help and Travel. Miała ona działać wedle zasady: podczas każdego z wyjazdów część czasu spędzamy na zwiedzaniu, a część na dziękowaniu miejscu, które pozwoliło nam doświadczyć piękna. Budujemy szkołę, sadzimy las, sprzątamy rzekę, kopujemy studnię itp. Nauka dziękowania za to, co otrzymujemy, versus „płacę, to mi się należy”. Pomysł na zmianę sposobu myślenia. O tym marzę – byśmy nauczyli się dziękować za to, co dostajemy, bo możliwość podróżowania jest darem, a nie towarem.

## **Wszystkie drogi prowadzą do Rzymu? A może do Nowej Zelandii? Do Pakistanu? Albo do Australii?**

Maja Bojm rozmawia z Tomaszem Brzostowskim

Tomasz Brzostowski to Dyrektor Zarządzający Globalną Strukturą Centrów Nowoczesnych Usług dla Biznesu firmy Hitachi Vantara. Zawodowo zajmuje się głównie finansami. Jego kariera toczy się w korporacji, ale pasję podróżniczą realizuje na wielu płaszczyznach. W wolnym czasie podróżuje wraz ze swoją rodziną i przyjaciółmi. Zwiedził wiele krajów i widział wiele niesamowitych rzeczy. Na podróżach pełnych adrenaliny zna się jak nikt inny. Rozmawiamy o przebytych wyprawach i planach na kolejne.

### **Czym się Pan kieruje, wybierając kierunek podróży?**

Szukam przede wszystkim miejsc, gdzie mogę odnaleźć kontakt z naturą – miejsc wciąż nieodkrytych, gdzie nie ma zbyt wielu turystów. Nie jest to łatwe, ale wciąż możliwe... Szukam też miejsc, gdzie mogę realizować swoje pasje: żagle, nurkowanie, kitesurfing czy motory enduro.

### **Czy trudno jest organizowanie takich wypraw? Czy wszystko planuje Pan sam?**

Tak, organizuje wszystko sam; nie jest to trudne, ale wymaga wprawy i czasu – aby znaleźć miejsca, które innym trudno znaleźć. Pamiętam, jak kilka lat temu przez kilka miesięcy szukałem opcji dotarcia

na archipelag wysp Con Son – u wybrzeży Wietnamu. O wyspach dowiedziałem się z bloga jednego „lokalsa”. Latają tam samoloty śmigłowe – i ciężko jest na nie kupić bilet. Udało się i było warto. W takich miejscach podróżnik jest traktowany jak gość – a nie jak turysta czy maszynka do wyciskania pieniędzy.

### **Lepiej podróżuje się w grupie czy samemu?**

Właściwie zawsze podróżuję w grupie: przyjaciół, rodziny, znajomych – z którymi dzielę pasję; często to właśnie ja organizuję nasze wyprawy i czasem im zazdroszczę, że wszystko mają gotowe, podsunęte „pod nos”. Z drugiej strony



lubię to robić, nie próbowałem samotnych podróży (które z pewnością ułatwiają poznawanie nowych i ciekawych osób) – a może szkoda. Teraz już chyba za późno, aby wybrać się na samotną wyprawę – obawiam się, że ani rodzina, ani przyjaciele nie zrozumieliby.

### **Która z wielu podróży była najbardziej ekscytująca, a która najbardziej niebezpieczna?**

Niebezpieczny to pojęcie dość relatywne – uważam, że moje podróże nie są niebezpieczne, choć czasem moi bliscy uważają, że jest inaczej. Ekscytujące są chyba wszystkie: rejs z Majorki przez Gibraltar na Wyspy Kanaryjskie, podróż motorem po Kirgistanie czy po Pakistanie (Góry Karakorum), Kitesurfing na pięciometrowych falach u wybrzeży Wietnamu czy na Pacyfiku – pośród waleni nad

zachodnim wybrzeżem Ameryki Północnej. Czy też nocne nurkowanie na Wielkiej Rafie Koralowej u wybrzeży Australii... noc pod gołym niebem w Nowej Zelandii pośród nicości... nazbierało się tego trochę.

### **Największe niespełnione podróżnicze marzenie?**

Marzenia dzielę na plano-marzenia – czyli te, które jestem pewien, że zrealizuję: przepłynięcie Atlantyku, podróż motorem przez stepy Mongolii, a za innym razem po Patagonii, oraz te, które chyba na zawsze pozostaną marzeniami, na przykład przepłynięcie Pacyfiku.

### **Czy wyprawy łączą się z jakimiś Pana hobby?**

Tak: nurkowanie, kitesurfing, motocross, żaglowanie oraz boks tajski – właściwie na każdej wyprawie mam okazję realizować jedną czy kilka z moich pasji; czasem wolę kontakt z naturą i ciszą, a czasem lepsza jest adrenalina i przyspieszony puls.

**Bardzo dziękuję i życzę spełnienia wszystkich podróżniczych marzeń.**

## **Historia ul. Karmelickiej**

Maximilian Żmuda

Kraków to miasto pełne historii, tradycji i pięknych zabytków. Wśród licznych ulic, które tworzą serce tego malowniczego miasta, jedna szczególnie wyróżnia się swoją historią i znaczeniem - ulica Karmelicka. Przez wieki była świadkiem wielu wydarzeń, które wpływały na krajobraz miasta, a jej historia stanowi nieodłączną część kulturowego dziedzictwa Krakowa.

Ulica Karmelicka w Krakowie ma bogatą historię sięgającą XIV wieku. Początkowo była częścią traktu prowadzącego od bramy Szewskiej w kierunku Czarnej Wsi i Łobzowa. Do połowy XIX wieku składała się z dwóch części o różnych nazwach. Od Bramy Szewskiej w kierunku Kościoła Karmelitów „Na Piasku” nosiła nazwy: ulica Szeroka, Garbarska lub Piaskowa. Jej dalsza część, przechodząca w drogę bitą, była znana jako ulica Czarna.

Na granicy tych dwóch ulic znajdował się sztuczny ciek wodny zwany |Młynówką Królewską” lub też „Rudawką”, zależnie od różnych źródeł. Drewniany mostek





wraz z bramą, które można było znaleźć nieco wcześniej niż wylot dzisiejszej ulicy Garbarskiej, prawdopodobnie stanowiły pozostałość prymitywnego obwarowania jurydyki.

W 1858 roku nazwa ulicy została zmieniona na Karmelicką, nie mając żadnego bezpośredniego związku z historycznym kontekstem. Zmiana ta wynikała z istniejącego obok kościoła i klasztoru karmelitów, które przylegały do ulicy.

W kolejnych wiekach ulica Karmelicka stała się ważnym szlakiem komunikacyjnym, łączącym różne części miasta. W XVIII wieku rozpoczęto plany urbanistyczne i rozbudowę Krakowa, co przyczyniło się do rozwoju i modernizacji ulicy. Powstały nowe budynki, a Karmelicka stała się jednym z głównych miejsc handlowych w mieście.

Ważnym okresem w historii ulicy Karmelickiej był XIX wiek, gdy Kraków znalazł się pod zaborem austriackim. Wówczas ulica zyskała jeszcze większą różnorodność, a na jej terenie osiedliło się wiele instytucji, sklepów i ambasad różnych państw. Karmelicka stała się symbolem międzynarodowej atmosfery Krakowa.

W XX wieku ulica Karmelicka przeszła liczne zmiany, a jej rola ewoluowała wraz z rozwojem miasta. W okresie międzywojennym była ważnym centrum handlowym, znanym ze swoich sklepów i butików. Podczas II wojny światowej była świadkiem niemieckiej okupacji i działań wojennych. Następnie, w okresie powojennym, Kraków rozwinął się jako istotne centrum akademickie, a na Karmelickiej znalazły się liczne wydziały i budynki Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Dziś ulica Karmelicka jest nie tylko ważnym traktem komunikacyjnym, ale również popularnym miejscem spotkań i zakupów. Pełna kawiarni, restauracji i sklepów, przyciąga zarówno mieszkańców, jak i turystów. Jest symbolem pulsującego życia Krakowa.

## **The “Mother Road”**

Zuzanna Osak

U.S Highway 66 better known as Route 66 is not an experience recommended for anyone who wants to move quickly from point A to point B in the shortest possible time, but it is ideal for those who want to make the journey itself a central point of their travel experience. The sensations you experience along the route will therefore become the central part of your vacation.

Route 66 had its official beginnings in 1926 when the Department of Public Roads launched the nation's first federal highway system. Like other highways in the system, the path of Route 66 was

a connection of existing local states and national roads. The highway quickly became a popular route because of the active promotion of the U.S 66 Highway Association, which advertised it as “the shortest, best and most scenic route”. The highway runs through Chicago to Los Angeles, California (3,862 kilometers).

The highway goes through eight states -- Illinois, Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, New Mexico, Arizona and finally California.



Despite not being the oldest or longest road in the country, this cross-country highway has become an important part of American history and offers some of the most scenic views in the United States.

The longest drivable section of Route 66 is in Arizona, where you can marvel at the beauty of the Grand Canyon or Sedona’s red rocks. In New Mexico, you can visit archaeological sites featuring relics from early settlers and Native Americans.

A road trip through Route 66 gives you a sense of freedom. You can take your time, enjoying every detail of the surrounding environment, and if something catches your eye, you just make a detour and follow your instinct and curiosity.



Whether you want to travel the whole route or just part of it, you will not be disappointed, and you can be immersed in a unique atmosphere that is second to none.

# Jak jeździ się po USA, czyli o tym, że znaki drogowe to zbędna wiedza, ryk aligatora jest częstszy od dźwięku klaksonu, a im mniej wysiadania z samochodu, tym lepiej.

Kamila Kmieciak

## Znaki?! A tfu!

Podczas naszej podróży przejechaliśmy samochodem około 10 tysięcy kilometrów, od Illinois po Luizjanę i z powrotem ku północy, żeby przekraczając Alabamę, Tennessee i Kentucky, wylądować tam, gdzie zaczęliśmy, czyli na lotnisku w Chicago. Jak jeździ się po Stanach Zjednoczonych samochodem? Jeździ się przede wszystkim łatwo! Oprócz szerokich jak na filmach dróg i wielkich przestrzeni, pierwszą różnicą, która od razu rzuca się w oczy, są skrupulatnie opisane znaki drogowe. Zasady, które, jak mogłoby się wydawać, każdy kierowca powinien mieć w głowie, przedstawione nam są tutaj prostym językiem na dużych tabliczkach, niemożliwych do przeoczenia. Oczywiście komunikaty takie jak „stop here on red” (zatrzymaj się tutaj na czerwonym świetle) czy „do not cross double white lines” (nie przekraczaj podwójnej ciągłej) są tutaj standardem.



## Południowe maniere

Każdy krakus wścieka się na drogach. W Stanach natomiast nie usłyszymy klaksonu, kiedy przez pół sekundy zagapimy się na światłach lub zapomnimy o kierunkowskazie. Kultura jazdy oraz przepuszczania innych kierowców działa tam na tyle sprawnie, że kiedy dojeżdżamy do klasycznego skrzyżowania, z każdej strony widzimy znak stop. Wszyscy kierowcy zatrzymują się i zaczyna się uprzejme machanie

rękami, które znaczy tyle co: „proszę, proszę, pani przodem”. O tym, jak mili są Amerykanie, dużo by mówić, ale przytoczę tylko sytuację ze słynnej Route 66. Jak tylko zatrzymaliśmy się na kilka zdjęć, zatrzymał się za nami prawdziwie amerykański pick-up, a jego kierowca entuzjastycznie zaoferował się w roli fotografa i nawet polecił restaurację z muzeum Route 66. Sama Droga 66 to kultowa trasa owiana już w tym momencie międzynarodową sławą. Usłyszymy o niej w piosenkach (Get Your Kicks On), zobaczymy w filmach (Easy Rider) oraz znajdziemy na każdej liście miejsc, które koniecznie należy odwiedzić w USA.

### **Ja nie wysiadam!**

Stay in car! Drive thru! to słowa towarzyszące wielu usługom oferowanym w USA. Możemy zmienić olej, nie wysiadając z samochodu, zwiedzić piękne ogrody (choć tutaj akurat powodem mogła być obecność aligatorów) oraz oczywiście otrzymać każdy rodzaj jedzenia. Okienko drive thru znajdziemy w kawiarniach, sklepach z pączkami i oczywiście, co raczej nikogo nie dziwi, w fast foodach. Rezultatem są restauracje, które w środku świecą pustkami, natomiast na zewnątrz otoczone są sznurkiem czekających samochodów.

Drogi w USA to nieodłączna część życia, w końcu jak tu nie jeździć samochodem, skoro do najbliższego sklepu mamy 50 kilometrów? Przekłada się to na kraj dostosowany do życia w samochodzie, co dla nas, turystów, jest jego zdecydowanym atutem. Tak więc jeśli planujecie podróż po Stanach, bez samochodu - ani rusz!

## **Wszystkie drogi prowadzą do Rzymu**

Zofia Satora, Maja Zielińska

Chyba każdy z nas choć raz słyszał to powiedzenie, ale czy wiecie, skąd się ono wzięło? By to wytłumaczyć, trzeba przenieść się w czasie do IV wieku p.n.e., kiedy to zaczęto budować pierwsze drogi w Rzymie. Ich zadaniem było ułatwienie przemieszczania się kupców i armii. Z początku były to drogi proste – w postaci wydeptanej ziemi, ewentualnie wysypane kamykami, jednak z czasem zaczęto wymyślać coraz to nowsze sposoby budowy, aż doszło do tego, że niektóre fragmenty dróg rzymskich przetrwały do dziś. Za panowania cesarza Dioklecjana (284 r. – 305 r.) na obszarze imperium

naliczono 372 dróg o łącznej długości 53 000 mil rzymskich (ponad 78,3 tys. km). Najbardziej popularne i uczęszczane były: Via Appia, Via Aurelia, Via Flaminia i Via Salaria.

Nic więc dziwnego, że Rzym zastąpił ze swoich dróg. Właśnie wtedy we Włoszech narodziło się przysłowie:



„Wszystkie drogi prowadzą do Rzymu”, wtedy znane jako „Omnes viae romam ducunt”. Oktawian August, któremu najwyraźniej spodobało się, że jego miasto jest uważane za serce Italii, w swoich działaniach urzeczywistnił to powiedzenie: umieścił na Forum Romanum złoty kamień milowy.

By zrozumieć, jak to miało cokolwiek zmienić, trzeba wyjaśnić pojęcie kamienia milowego. Kamienie milowe umieszczano na poboczach dróg co rzymską milę (1478,5 metra). Kamień milowy miał kształt walca, a na nim samym było napisane ile drogi już się pokonało (odległość od początku drogi). Poza oznaczaniem drogi kamienie mają dużą wartość historyczną: zapisywano na nich również inskrypcje dotyczące cesarzy, namiestników prowincji lub ważnych wydarzeń. Do dziś zachowało się ok. 4000 kamieni milowych (wliczając te w Afryce).

W ten właśnie sposób umieszczenie ZŁOTEGO kamienia milowego w samym centrum rzymskiego rynku (przy mównicy) wyróżniło Rzym jako początek i koniec dla wielu dróg. To właśnie od Forum Romanum rozchodziły się drogi takie jak: Via Appia, Via Aurelia, Via Ostiensis, Via Flaminia, Via Salaria oraz przebiegała przez niego Via Sacra. Gdy go postawiono, to on zaczął wyznaczać odległości, co tym bardziej podkreśla znaczącą rolę Rzymu. To właśnie od niego odchodziła większość dróg, które prowadziły do prowincji.

Niezwykła gęstość sieci dróg we Włoszech, ich wyjątkowa przydatność i wytrzymałość świadczą o tym, że rzymscy budowniczowie byli prawdziwymi zawodowcami, a sam Rzym miał wyjątkowe znaczenie w rejonie Morza Śródziemnego. Trudno się zatem dziwić, że powiedzenie „wszystkie drogi prowadzą do Rzymu”, zaaprobowane przez samego cesarza Augusta, przyjęło się tak dobrze i na tak długo.

# Omnes viae Romam ducunt- Via Appia

Julia Kogut

Pierwsze drogi w cesarstwie budowali już Etruskowie, lecz to Rzymianie rozbudowali je do liczącej około 380 tys. km sieci obejmującej cały obszar cesarstwa. Drogi rzymskie powstawały na przestrzeni kilkuset lat i ich rozwój był związany z podbojami kolejnych terytoriów przez Rzymian. Pierwsze drogi zaczynały swój bieg w Wiecznym Mieście, a jedną z nich była Via Appia, a dokładnie jej 20- kilometrowy odcinek do Kapui, dokąd sięgały ówczesne terytorium republiki. Budowę Via Appia rozpoczął już w 312 r. p.n.e cenzor Appiusz Klaudiusz Caesus. Droga powstała w celach wojskowych, aby ułatwić żołnierzom szybkie przemieszczanie się oraz zapewnić stały dopływ rekrutów w wojnie z Samnitami na południu. Budowa drogi była dużym obciążeniem skarbu państwa, lecz miała ona umocnić handel i powiązania między regionami.



Budowle znajdujące się koło Via Appia to wiele grobowców i pomników na cześć zmarłych. Jako że prawo rzymskie zabraniało chowania zmarłych w mieście, Rzymianie decydowali się na grzebanie zmarłych w najbliższej odległości. Najwięcej grobowców można było zlokalizować przy pierwszych kamieniach milowych. Wyróżnić można grób Scypionów, który powstał w 280 r. p.n.e. Można w nim znaleźć 9 sarkofagów, lecz brakuje Scypiona Afrykańskiego Starszego- zwycięzcy bitwy pod Zumą. Poza grobowcami wkrótce przy drodze zaczęły pojawiać się katakumby.

Przy Via Appia, na odcinku 200 km, między Kapuą a Rzymem, ukrzyżowano 6000 niewolników w wyniku wybuchu powstania niewolniczego pod wodzą Spartakusa w 73 r. p.n.e. Miało być to ostrzeżenie dla innych zamierzających przeciwstawić się rzymskiemu rządowi.

Podróż nią z Rzymu do portu w Brundisium nad Morzem Adriatyckim, którym odbywał się handel z Grecją i Wschodem, trwała około 5 dni. Jest jedną z najstarszych dróg wybudowanych przez starożytnych Rzymian, którą zresztą nazwali „Królową Dróg”, jej fragmenty zachowały się do dzisiaj. Wiele fragmentów drogi jest używanych do dziś, nawet przez samochody.

Układ dróg w Rzymie przyczynił się wielce do powstania powiedzenia „Wszystkie drogi prowadzą do Rzymu” Aby podbić rozległy obszar, na jakim znajdowało się cesarstwo, Rzymianie musieli złożyć

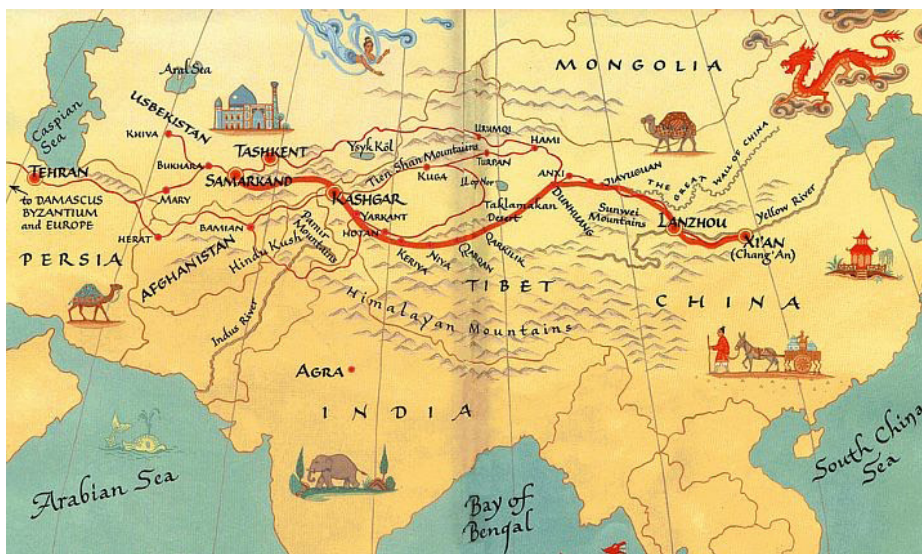
silną armię i wybudować drogi łączące najdalsze części Imperium Romanum. Inwentaryzacja cesarza Dioklecjana wskazywała na istnienie 372 dróg na obszarze cesarstwa o łącznej długości 53 tys. mil rzymskich.

## Nowy i Stary Jedwabny Szlak: Spotkanie tradycji i nowoczesności

Iga Tobolewska, Bruno Kortyna

Jedwabny Szlak jest jednym z najważniejszych szlaków handlowych w historii ludzkości, łączącym Wschód z Zachodem przez tysiące kilometrów. Przez wieki odgrywał znaczącą rolę w wymianie towarów, idei, kultur i technologii pomiędzy Azją i Europą. Choć tradycyjny Jedwabny Szlak istniał przez wieki, w ostatnich latach powstał nowy Jedwabny Szlak, który łączy przeszłość i przyszłość w jedną fascynującą trasę.

Stary Jedwabny Szlak, znany również jako Pierwszy Jedwabny Szlak, był główną arterią handlową pomiędzy Chinami a Europą przez większość czasu: od II wieku p.n.e. do XV wieku n.e. Trasa rozpoczynała się w chińskich miastach takich jak Xian lub Chang'an, a następnie



biegła na zachód przez Azję Centralną, Persję, Indie, aż do wybrzeży Morza Śródziemnego. Podróżnicy i kupcy przemierzali olbrzymie odległości, przynosząc jedwab, porcelanę, przyprawy, broń, technologie i wiele innych cennych towarów z jednego krańca świata na drugi.

Nowy Jedwabny Szlak, zwany również Drugim Jedwabnym Szlakiem, to nowoczesna wersja tej historycznej trasy. Powstał w XXI wieku i jest inicjatywą chińskiego rządu mającą na celu ożywienie handlu międzynarodowego, promowanie wzajemnej współpracy i integracji gospodarczej. Nowy Jedwabny Szlak obejmuje sieć lądowych i morskich połączeń, która łączy Chiny z Europą, Afryką, Azją Centralną i Północną oraz Oceanem Spokojnym.

Nowy Jedwabny Szlak jest oparty na zaawansowanej infrastrukturze transportowej, w tym na rozbudowanej sieci kolejowej, portach morskich, autostradach i lotniskach. Inwestycje w infrastrukturę

zostały przeprowadzone w wielu krajach, aby ułatwić transport towarów i zwiększyć wymianę międzynarodową. Przez nowy Jedwabny Szlak przepływają towary różnych branż, takie jak maszyny, elektronika, odzież, żywność i wiele innych. Szlak ten przyciąga również turystów, którzy chcą eksplorować różnorodność kultur i krajobrazów wzdłuż trasy.



Wprowadzenie nowego Jedwabnego Szlaku przyniosło wiele korzyści gospodarczych i społecznych. Handel międzynarodowy wzrósł, umożliwiając lepszy dostęp do towarów i zwiększając zasięg rynków dla przedsiębiorstw. Szlak ten stał się również czynnikiem napędzającym rozwój regionów, które wcześniej miały ograniczony dostęp do globalnych rynków. Infrastruktura szlaku tworzy nowe miejsca pracy i stymuluje wzrost gospodarczy.

Pomimo korzyści, istnieją również pewne wyzwania związane z nowym Jedwabnym Szlakiem. Wpływ na środowisko naturalne, takie jak zmiany klimatyczne i degradacja ekosystemów, stanowi poważne zagrożenie. Ponadto niektóre kraje obawiają się, że zdominowanie handlu przez Chiny może prowadzić do nierównowagi gospodarczej i utraty suwerenności.

Nowy i Stary Jedwabny Szlak są wyrazem kontynuacji ducha handlu i wymiany kulturalnej, które od wieków łączyły narody. Oba szlaki mają swoje unikalne znaczenie i wpływ na światową gospodarkę. Stary Jedwabny Szlak jest pamiątką historii i przypomnieniem o bogactwie kulturowym, które narodziło się dzięki długim i trudnym podróżom. Nowy Jedwabny Szlak natomiast to symbol nowoczesności i globalizacji, łączący ludzi i kraje w erze szybkiego rozwoju technologicznego.

Oba szlaki są odzwierciedleniem niezwykłego dziedzictwa, które kształtowało naszą historię i łączy



naszą przyszłość. Dzięki nim możemy odkrywać fascynującą mozaikę kultur, tworzyć nowe możliwości handlowe i budować więzi międzyludzkie. Nowy i Stary Jedwabny Szlak są symbolem tego, jak historia i nowoczesność łączą się, aby kształtować świat, w którym żyjemy.

## Tajemnica ekspedycji Franklina - Zaginięcie w Arktyce

Iga Tobolewska

W 1845 roku Sir John Franklin, doświadczony brytyjski odkrywca polarny, wyruszył na ekspedycję w poszukiwaniu Przejścia Północno-Zachodniego, które miało połączyć Atlantyk z Pacyfikiem przez arktyczne wody Kanady. Niestety, ta ekscytująca wyprawa zakończyła się tragicznie, a jej losy stały się jedną z największych zagadek związanych z eksploracją polarną. Ekspedycja Franklina przyciągnęła uwagę całego świata i nadal budzi zainteresowanie i spekulacje.

Franklin dowodził dwoma statkami: HMS Erebus i HMS Terror, które były wyposażone w najnowsze osiągnięcia techniki, w tym podwójne kadłuby i silniki parowe. Wyprawa była dobrze przygotowana, z dużymi zapasami żywności i wyposażeniem naukowym. Jednak mimo tych przygotowań, żadnego z 129 członków załogi nigdy nie zobaczono ponownie.

Po dwóch latach braku wiadomości rząd brytyjski zorganizował ekspedycje poszukiwawcze, które miały na celu odnalezienie zaginionych statków. Przez kolejne lata wielu badaczy i poszukiwaczy próbowało odkryć losy Franklina i jego załogi. Liczne wyprawy napotykały jednak na trudności ze względu na trudne warunki arktyczne, lody i niskie temperatury.

W latach 80. XX wieku i na początku XXI wieku odkryto szereg artefaktów związanych z ekspedycją Franklina. Znaleziono przedmioty osobiste, takie jak buty, naczynia, narzędzia oraz fragmenty wraku. Wraz z postępem technologii badawczej, naukowcy byli w stanie odtworzyć ostatnie dni Franklina na podstawie śladów i dokumentów, jakie znaleziono.

Badania sugerują, że ekspedycja napotkała wiele trudności, w tym niespotykane warunki lodowe, które zablokowały statki. Załoga musiała je opuścić i próbować kontynuować pieszą wędrówkę. Niestety, większość członków załogi zmarła z powodu zimna, wyczerpania i chorób, takich jak szkorbut. Znaleziono także dowody sugerujące, że niektórzy członkowie załogi musieli sięgnąć po skrajne środki, takie jak kanibalizm, aby przeżyć.

Mimo odkrycia wielu informacji na temat losów ekspedycji Franklina, mnóstwo pytań nadal pozostaje

bez odpowiedzi. Gdzie dokładnie zatoneły statki? Dlaczego załoga opuściła statki i w jaki sposób zginęła? Co stało się z dowódcą, sir Johnem Franklinem?

Ekspedycja Franklina odegrała ważną rolę w badaniu arktycznych obszarów Kanady i ich wpływie na eksplorację polarną. Pomimo tragicznego zakończenia, jej dziedzictwo przypomina nam o niezwykłych wyzwaniach, jakim stawiają czoła odkrywcy w surowych i nieznanym terenach.

Dzisiaj, dzięki postępom w technologii i badaniach, możliwe jest dalsze zgłębianie tajemnicy ekspedycji Franklina. Kontynuowane poszukiwania i analiza znalezionych artefaktów mogą przyczynić się do pełniejszego zrozumienia i odkrycia losów zaginionej załogi. Ekspedycja Franklina stanowi nie tylko część historii polarnych odkryć, ale także inspirację dla przyszłych badaczy, którzy będą kontynuować poszukiwania i dociekania w arktycznych obszarach naszej planety.

Dla zainteresowanych:

Na cześć statków HMS Terror i HMS Erebus nazwano dwa szczyty górskie w pobliżu bieguna południowego, obok Wyspy Rossa. Wszystkie trzy nazwy zostały nadane przez słynnego żeglarza i odkrywcę, Jamesa Clarka Rossa, poprzedniego kapitana statków. Losy jego wypraw opisuje Gillen D'Arcy Wood w książce „Kraina wiecznego zimna” (Copernicus Center Press 2022).

W 2014 znaleziono szczątki HMS Erebus, natomiast dwa lata później odkryto wrak statku HMS Terror na dnie zatoki Terror Bay. Wrak jest w bardzo dobrym stanie, w maju 2022 wznowiono jego eksplorację przerwana przez pandemię COVID-19. Nie wiadomo, jak statek znalazł się tak daleko od miejsca porzucenia go przez załogę. W 2018 roku nakręcono serial „Terror” zainspirowany tragicznymi losami ekspedycji Franklina.

## **Tramwajowa Noc Muzeów w Warszawie**

Dawid Kuchno

Jak wszyscy wiemy, Noc Muzeów to okazja, żeby za darmo lub symboliczną kwotę pieniędzy, wejść do wszelakich muzeów, galerii, teatrów i centrów nauki. W ramach tego corocznego święta kultury, największe miasta Polski dają również możliwość podróży w czasie starymi pojazdami komunikacji miejskiej. Największe tego typu wydarzenie organizowane jest w Warszawie przez Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. W tym roku odbyło się ono w nocy z 13 na 14 maja. Plan z pozoru był prosty: parada zabytkowych autobusów i tramwajów oraz wystawa. Czy wszystko jednak poszło zgodnie z planem? Odpowiedź na to poznacie, czytając moją relację z tego wydarzenia.

Przygotowania do parady rozpoczęły się jeszcze pod koniec ubiegłego roku. Kiedy jedni trudzili się, organizując trasę parady i dodatkowe atrakcje, pracownicy zaplecza technicznego pieczołowicie przygotowywali pojazdy do wyjazdu. Niektóre poważne prace były na tyle czasochłonne, że udało



się je zakończyć dopiero na kilkanaście godzin przed wyruszeniem. Dzień przed paradą w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego odbyło się także spotkanie, na którym przedstawiono najistotniejsze informacje i rozdano konduktorom imienne identyfikatory.

Nastał upragniony dzień parady. Od samego rana trwały ostatnie przygotowania do wyjazdu. Wszystkie pojazdy zostały dokładnie posprzątane i przeszły przegląd techniczny. Kilka minut po godzinie 16, plac przed Pałacem Młodzieży zaczął wypełniać się zabytkowymi autobusami, których było około 30! Wśród nich były takie pojazdy jak : przedwojenny Renault TN6 Somua Six, Chausson AH48, Jelcze 043 potocznie zwane „ogórkami” (w tym 1 w wersji Cabrio), Autosany H9, Ikarusy 260 i 280 czy też świeżo wyremontowany Neoplan N4020Td, Jelcz M181MB i Solaris Urbino 15, który do niedawna woził mieszkańców stolicy. Część autobusowa planowo miała wyjechać około godziny 17:30 i po przejechaniu ulicy Świętokrzyskiej, Marszałkowskiej, Andersa, Muranowskiej, mostu Gdańskiego, Starzyńskiego i Szwedzkiej połączyć się z częścią tramwajową w rejonie Dworca Wileńskiego. W tym samym czasie, na plac Narutowicza przyjeżdżały zabytkowe tramwaje, które miały wyruszyć o godzinie 17:45 i pokonać ulicę Grójecką, al. Jerozolimskie, most Poniatowskiego, al. Zieleniecką i Targową. Kilkanaście minut przed wyjazdem rozpoczęto ustawianie wszystkich autobusów w szyk

paradny. Biorąc pod uwagę liczbę pojazdów oraz miejsce rozpoczęcia parady, nie było to łatwe zadanie. Niestety, służby na nim poległy. Kiedy początek parady oddalał się bez oczekiwania na resztę i zgodnie z planem, ostatnie 8 autobusów utknęło... w korku. W związku z tym musiały

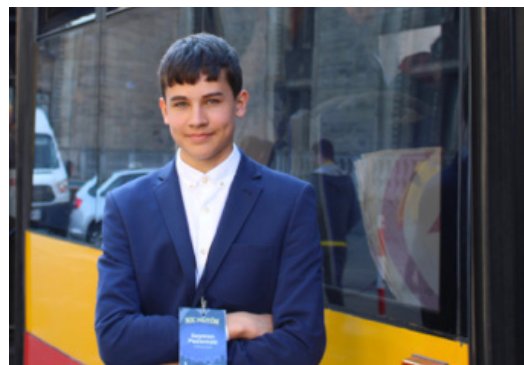


one poruszać się zgodnie z przepisami ruchu drogowego i próbować bezskutecznie dogonić resztę, zbaczając z zaplanowanej trasy. Sytuację opanowano dopiero po 40 minutach w oczekiwaniu na część tramwajową, której również nie udało się uniknąć problemów. W jednym z wagonów doszło do poważnej usterki, która uniemożliwiła wyjazd całej paradzie. Na szczęście, na miejscu był nadzór ruchu i pogotowie techniczne. Parada wyruszyła jedynie z kilkunastominutowym opóźnieniem.

Po ponownym ustawieniu się w szyk paradny, obie parady ruszyły jednocześnie przez most Śląsko-Dąbrowski i ul. Marszałkowską. W okolicy Starego Miasta na przejazd zabytkowych pojazdów czekało wręcz morze ludzi z telefonami i aparatami. Po zakończeniu wspólnej części obie parady wróciły do miejsc, z których startowały. Jednak to nie koniec atrakcji, które zostały zaplanowane na nadchodzący wieczór. Część autobusów ustawiała się na wystawie przy Pałacu Młodzieży. W jednym z nich chętne osoby mogły zakupić tablice z przebiegami tras linii autobusowych.

Pozostałe kursowały na 2 liniach specjalnych obsługiwanych autobusami zabytkowymi. Jedna z nich dowoziła do części tramwajowej na placu Narutowicza. Druga natomiast dowodziła chętnych do zajezdni autobusowej przy ulicy Woronicza. W trakcie krótkiego przejazdu po jej terenie można było poznać, jak wygląda obsługa codzienna autobusów i co kryje się w miejscach, które nie są dostępne dla przeciętnego mieszkańca. Tramwaje, które zostały na placu Narutowicza, brały udział w „Festiwalu Tramwajów”. Poza tramwajami zabytkowymi i technicznymi, można było posłuchać orkiestry SGGW i obejrzeć seans w kinie plenerowym. Z tego placu również odjeżdżały także linie tramwajowe obsługiwane zabytkowymi pojazdami.

Wystawa autobusów zakończyła się o godzinie 23, tramwaje natomiast o północy. Nadal jednak dodatkowe autobusy, tramwaje i składy metra woziły chcących dostać się do muzeów i powrócić do domu. W większości pojazdów biorących udział w paradzie byli obecni konduktorzy z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, którzy udzielali informacji o trasie parady, pojazdach biorących udział i pomagali w razie ewentualnych problemów. W każdy weekend od maja do września są oni również obecni w pojazdach linii T i 36, które kursują w ramach Warszawskich Linii Turystycznych. O swojej służbie już 2 sezon z rzędu wypowiedział się jeden



z konduktorów – Szymon Poziemski: „Cieszę się, że jestem konduktorem w Klubie Miłośników Komunikacji Miejskiej. Dzięki temu mogę spełniać swoją pasję, a także się nią dzielić. Lubię rozmawiać z ludźmi, a szczególnie z takimi, którzy widząc stary autobus, mają uśmiech na twarzy. Nasze linie bardzo chętnie odwiedzają starsze osoby, które chcą sobie powspominać stare czasy, oraz te młodsze, które chcą zobaczyć, jak się kiedyś żyło. No to co? Do zobaczenia na trasie!”. Parada autobusowa i tramwajowa to oczywiście nie jedyna ciekawa atrakcja w ramach Nocy Muzeów w Warszawie. Do najczęściej odwiedzanych miejsc można zaliczyć Muzeum Uniwersytetu Warszawskiego, Muzeum Narodowe, Zamek Królewski, Muzeum Warszawy oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania. Szukający wrażeń mogli zajrzeć także do Sejmu i Senatu lub gabinetu Prezydenta m.st. Warszawy.

# Droga Mleczna

Bartłomiej Hnatio

Wychodząc nocą na zewnątrz i zadzierając głowę do góry, mamy szansę zobaczyć gwiazdy. Albo chmury. Założmy jednak bezchmurne niebo. Im dalej od centrum miasta, tym więcej gwiazd będziemy dostrzegać na niebie, które będzie się wydawać coraz ciemniejsze. W pewnym momencie - jeśli mamy szczęście i ciemną okolicę - oprócz gwiazd może zacząć majaczyć na niebie coś srebrzystego, przypominającego chmurę, ale świecącego delikatnym światłem. Ten nieregularny, poprzetykany ciemniejszymi obszarami pas ciągnący się przez całe niebo od wieków intrygował ludzi. Wydaje się, że i my, i nasi przodkowie widzimy ten sam obraz, stajemy przed tą samą zagadką.

Opowieści z greckiej czy egipskiej mitologii stawiają hipotezę o rozlanym mleku. W Egipcie winowajczynią była bogini Bat, w Grecji bogini Hera, ale historia dość podobna i szczerze mówiąc mało dziś przekonująca. Równie mało wiarygodna, choć znacznie bardziej romantyczna jest wersja

dalekowschodnia, według której Niebiańska Rzeka rozdziela kochanków - poganiacza krów i tkaczkę, których symbolizują jasne gwiazdy nieba letniego: Wega w Lutni i Altair w Orle. Starożytni Ormianie przedstawiali z kolei historię boga Vahagna, który okradł asyryjskiego króla z słomy, by przynieść jej nieco do Armenii. Słoma po drodze się rozsypała - i mamy teraz na niebie tego dowód. W starożytnej Mezopotamii mówiono o ognie bogini-smoczycy Tiamat. Marduk zabija rzezoną smoczycę, ucina jej



ogon i umieszcza go na niebie. Historia dość brutalna i jakoś nieprzemawiająca zbytnio do wyobraźni. Ale w przeszłości ludzie wyobrażali sobie znacznie bardziej abstrakcyjne wytłumaczenia. Na przykład brzuch niebiańskiego delfina wg hinduskiej Bhagawatapurany. U ludów żyjących na pustyni Kalahari był to żar ogniska rzucony w niebo przez samotną dziewczynkę, u Maorysów mówiono o łódce-canoe umieszczonej przez boga Ranginui na niebie, jest też ciekawa, indiańska historia o psie, który uciekał z pyskiem pełnym mąki kukurydzianej, która po drodze się oczywiście rozsypała.

Niestety historie te w dużej mierze bardzo źle się zestarzały. Dziś świadomi odkryć nauki, wyposażeni w wynalazki technologii, które starożytnym bez wątpienia wydałyby się magią, wiemy dokładnie, czym jest jaśniejący pas przecinający ciemne rozgwieżdżone niebo. To widok na nasze kosmiczne

podwórko - obraz Galaktyki, dysku złożonego z miliardów gwiazd, którego jesteśmy częścią i na który spoglądamy z wnętrza. Dlatego krąg Drogi Mlecznej otacza nas, przybierając największą jasność w tym kierunku, gdzie znajduje się Centrum Galaktyki. To wiedza dostępna dziś dla każdego, ale trzeba przyznać, że świadomość życia w kosmosie tak rozległym, że nawet Galaktyka, w której żyjemy jest tylko jedną z milionów, jest dość przytłaczająca. Już chyba łatwiej było wierzyć w rozsypaną po niebie słomę.

## Koncepcja Biegun, czyli droga do siebie

Sonia Pomarańska

### Co to jest koncepcja Biegun?

Jej twórcą jest Marek Kamiński – podróżnik, polarnik i przedsiębiorca. Do jego osiągnięć należy m.in. zdobycie jako pierwszy na świecie dwóch biegunów w przeciągu jednego roku. Mimo że jest to wyczyn warty uwagi, ma on na swoim koncie coś jeszcze bardziej spektakularnego, a mianowicie podróż na bieguny z niepełnosprawnym chłopcem- Jasiem Melą. Od czasu tej niesamowitej podróży można znaleźć w Internecie wiele artykułów i reportaży na jej temat.

Podróżnik analizował swoje doświadczenia, wyciągał z nich wnioski i stworzył metodę, która pozwala osiągnąć nawet pozornie nieosiągalne cele, radzić sobie z porażkami i stawiać nowe wyzwania, a także podtrzymywać motywację. Można ją stosować na każdym etapie życia oraz w różnych dziedzinach. Aby prawidłowo zrozumieć koncepcję Marka Kamińskiego, należy przenieść się do świata metaforycznego, w obliczu którego były student filozofii formuje swoje rozumowanie.

### **ODKRYJ SWÓJ BIEGUN: swój cel**

Jest kilka biegunów obecnych w naszym życiu: szczęście, rodzina, praca, pasje. Jest ich tyle, ile ludzi na świecie, a nawet więcej. Co jest dla Ciebie ważne?

### **STWÓRZ MAPĘ DROGI**

Planowanie to kluczowy element powodzenia projektu. Najważniejszym elementem jest zdecydowanie solidne przygotowanie – zarówno to mentalne, jak i fizyczne. Kamiński mówi nawet, że przygotowania decydują o sukcesie. Wyprawy – czy jakikolwiek inny projekt – można, według niego, porównać do góry lodowej. Sześć siódmych góry ukryta jest pod wodą, a tylko jedna siódma wystaje ponad powierzchnię. Sześć siódmych projektu to właśnie planowanie i przygotowanie, a jedna siódma to realizacja.

**PRZEWIDUJ NIEBEZPIECZEŃSTWA I PRZESZKODY**, które mogą spotkać Cię na drodze do realizacji celu. **PRZYGOTUJ SIĘ NA NIE**, a potem **PRZEĆWICZ JAK NAJWIĘCEJ ROZWIĄZAŃ PROBLEMÓW**, które mogą się pojawić na drodze.

Przed wyprawą z Jaśkiem Melą na biegun północny Kamiński wiedział, że mogą wpaść do wody przy temperaturze -50 stopni Celsjusza, w dodatku w miejscu, gdzie głębokość Oceanu Arktycznego wynosi 4000 tys. metrów. Za przykład podróżnik podaje przygotowanie, które sam zastosował. Postanowił trenować wpadanie do basenu i jeziora zimą w pełnym rynsztunku polarnym (z nartami, polarami, goglami, sankami), aby być w razie czego gotowym na taką sytuację na biegunie i nauczyć się jak postępować, nie ulegając panice.

Na zakończenie krótkie ćwiczenie z metody Biegun z punktu ODKRYJ SWÓJ BIEGUN (autorstwa dr Joanny Heidtman): to ćwiczenie może być nieco bolesne. Jednak warto się na nie skusić, bo jak żadne inne daje nagłą, klarowną odpowiedź na pytanie: „Co jest tylko marzeniem, a co jest



rzeczywiście na biegunie mojego życia?”. Wyobraź sobie, że masz 60, 80, 100 lat. Jesteś wiekowy, ale czujesz pełną satysfakcję ze swojego życia. Jesteś spokojny. Co w tym przeżyтым już czasie daje ci to poczucie spełnienia na koniec życia? A co spowodowałoby, że umierając, powiedziałbyś na pewno: „Bardzo żałuję, że nie...”? To, co napiszesz, kończąc to zdanie, przynależy do Twojego bieguna. Zaczynij myśleć o tym, kiedy i jak to zrealizujesz. Nie czekaj do osiemdziesiątki.

Kiedy jesteśmy w drodze do siebie, możemy dojść do wielu zaskakujących wniosków. Może okazać się, że życie nie polega tylko na osiągnięciu celów, że życie to droga i nauka, czas to nie pieniądz, a strata może być zyskiem.

Źródła: <https://dominiksolowiej.pl/bieguny-marka-kaminskiego-czyli-jak-realizowac-marzenia-2/>

# Zwróć uwagę na swoje ciało

Ania Brzegowa

## **Twoja droga do jogi, czyli banalne: Jak to się zaczęło?**

Zaczęło się od jednej książeczki z asanami (pozycjami jogi), którą kupiłam w lokalnej księgarni. Poczytałam, próbowałam podstawowych ćwiczeń i zainteresował mnie koncept pracy z umysłem poprzez ciało. Potem w trakcie studiów w Krakowie trafiłam na swoje pierwsze zajęcia w grupie i bardzo mi się spodobało, że jest to zarówno fizyczna praktyka, jak i praktyka bycia uważnym i świadomym swojego ciała. Po kilku latach regularnego uczęszczania na te zajęcia zostałam też asystentką swojej nauczycielki, a z czasem również nauczycielką.



**Jest dużo aktywności do wyboru: bieganie, pływanie, jazda na rowerze. Jak przekonałabyś osobę poszukującą dobrej dla siebie aktywności do praktyki jogi?**

Po pierwsze myślę, że wszystkie aktywności, które sprawiają nam radość, są dla nas dobre! Praktykę jogi, w kontekście pozycji ciała, bo joga to dużo więcej, uważam za bardzo dobre uzupełnienie dla innych aktywności. W praktyce asan mamy zarówno pracę nad mobilnością stawów, jak i ich stabilnością. Rozciągamy się zarówno w aktywny jak i pasywny sposób, więc mamy więcej swobody i zakresów w ruchu. W zależności od swoich potrzeb i upodobań można wybrać zajęcia bardziej dynamiczne lub zajęcia łagodne w spokojnym rytmie.



Praktyka pozycji jogi to raczej wysiłek na średnim lub niskim poziomie, który jest możliwy dla większości osób, a poza tym łatwo jest dostosować pozycje do możliwości konkretnej osoby. Nie zależy nam tutaj na osiągnięciu maksymalnych zakresów, na zmuszaniu ciała, a raczej nad lepszym poznaniem swoich możliwości, nad zachowaniem uwagi i dopasowaniem wysiłku do siebie.

Tutaj nie chodzi o porównywanie się ani o współzawodnictwo. Każdy jest na praktyce jogi dla kontaktu z samym sobą i lepszym poznaniem siebie, a to bardzo cenna praktyka w świecie nastawionym na bodźce zewnętrzne.

**Czytelnikami tego wywiadu będą licealiści, zestresowani czekającą ich maturą. Czy joga może pomóc młodym ludziom obniżyć poziom stresu?**

Jak najbardziej! Ruchy w praktyce jogi są świadome i często w rytmie oddechu, więc ćwiczymy uważność i uczymy się regulacji oddechu, czyli regulacji układu nerwowego, co sprzyja uspokojeniu i wyciszeniu. Ważną częścią sesji jogi jest właśnie relaksacja, która przynosi regenerację i poczucie wewnętrznego spokoju, a jednocześnie uczy obserwacji i czucia swojego ciała.

Te wszystkie aspekty praktyki jogi mogą się potem przydać w codziennym życiu, np. gdy jesteśmy przemęczeni, przebudźcowani i trzeba się zregenerować. Ucząc się czucia swojego ciała na jodze, możemy to wykorzystać w trudnych sytuacjach, np. zaobserwować bicie serca, oddech i dać sobie chwilę na autoregulację. Możemy zastosować wydłużenie wydechów, aby układ nerwowy mógł się bardziej uspokoić. Ale sam fakt zwrócenia uwagi na reakcje ciała już może być pomocny, ponieważ wracając uwagą do ciała, przestajemy skupiać się tak mocno na zamęcie, który dzieje się w głowie i jest przyczyną tego stresu.

**Dziękujemy bardzo za poświęcony nam czas. Namaste!**

## **Ta zabawa po nocach się śni na odwyku**

Kacper Gawlikowski i Bruno Kortyna

Jest wiele substancji, od których można się uzależnić, jednakże droga uzależnienia w kontekście chemicznym jak i biologicznym, w każdym z powyższych przypadków, jest podobna. Możemy wyodrębnić kilka etapów uzależnienia. Pierwszym z nich jest ciekawość; jak sama nazwa wskazuje, jednostka próbuje z ciekawości lub z tzw. „nudów” sięgać po konkretne substancje. Następnym etapem jest przejście z okazynego zażywania środka do nawyku. Ostatnim etapem jest degradacja,

czyli przejście z normalnego trybu życia na sięganie po używki za wszelką cenę, mimo negatywnych konsekwencji społecznych, ekonomicznych, psychologicznych itp. W każdym z tych etapów występują konkretne procesy w mózgu.

### **Nagroda i układ dopaminowy**

Jednym z kluczowych aspektów uzależnienia jest związane z nim poczucie nagrody. Uzależniające substancje wpływają na układ nagrody mózgu, zwłaszcza na układ dopaminowy. Substancje psychoaktywne zwiększają uwalnianie dopaminy w określonych obszarach mózgu, co powoduje przyjemne uczucie. Ten proces staje się motorem napędowym początku uzależnienia i jego utrzymaniem.

### **Neuroadaptacja**

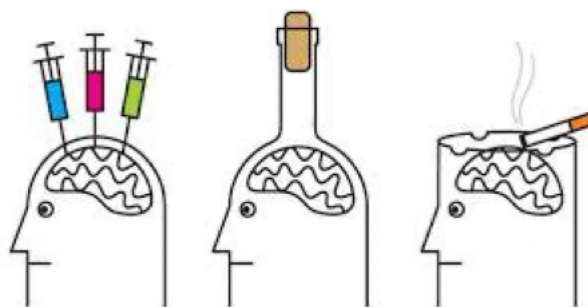
Długotrwałe używanie substancji psychoaktywnych prowadzi do neuroadaptacji, czyli zmian w funkcjonowaniu mózgu w odpowiedzi na obecność tych substancji. W odpowiedzi na regularne spożywanie używek, mózg stara się przywrócić równowagę i dostosować się do obecności substancji. Dochodzi do zmniejszenia wrażliwości receptorów, zmian w poziomach neuroprzekaźników i dostosowań w układach neurochemicznych.

### **Tolerancja i zależność**

Uzależnienie często prowadzi do tolerancji, co oznacza, że osoba potrzebuje większej ilości substancji, aby osiągnąć ten sam efekt. Dzieje się tak częściowo ze względu na adaptacje neurobiologiczne opisane wcześniej. Ponadto, długotrwałe używanie substancji psychoaktywnych może prowadzić do zależności fizycznej i psychicznej. Zależność fizyczna objawia się wystąpieniem objawów abstynencyjnych (Zespół abstynencyjny objawia się przede wszystkim poprzez drgawki i majaczenie) po zaprzestaniu używania substancji.

### **Brak samokontroli**

Uzależnienie może wpływać na obszary mózgu odpowiedzialne za kontrolę impulsów, podejmowanie decyzji, samokontrolę i ocenę ryzyka. Względnie słabe funkcjonowanie tych obszarów mózgu może prowadzić do trudności w powstrzymaniu się od używania substancji, nawet w obliczu negatywnych



konsekwencji. Oczywiście każda substancja będzie się różniła nieco od powyższych procesów wyżej opisanych. Jednakże te procesy stanowią kręgosłup uzależnienia. Podsumowując uzależnienie ma wpływ na system nagrody i adaptacje neurobiologiczne, które utrzymują uzależnienie.

# Droga seryjnego mordercy

Maja Bojm

Każdy słyszał choć raz o seryjnych mordercach. Jest to bardzo popularny motyw książek, filmów czy seriali kryminalnych lub sensacyjnych. Niestety nie tylko - seryjni mordercy istnieją także w realnym świecie.

Ale czy kiedykolwiek zastanawialiście się, jak dochodzi do sytuacji, że osoba dokonuje morderstwa? To, skąd w społeczeństwie biorą się ludzie, którzy mordują dla zysku lub dla przyjemności, nadal pozostaje kwestią sporną. Niektórzy badacze twierdzą, że człowiek uczy się zachowań przestępczych, inni - że są one efektem połączenia przeżytej w dzieciństwie traumy z wrodzonymi skłonnościami do przemocy.

Chciałbym przybliżyć Wam ten może niezbyt przyjemny, ale na pewno bardzo ciekawy temat. A więc czemu niektórzy ludzie zabijają?

Najczęściej kieruje nimi zaspokojenie potrzeby seksualnej lub podkreślenie władzy nad życiem ofiary. Jest wiele powodów, dla których ludzie decydują się kogoś zamordować, np. zazdrość, smutek czy złość. Są to jednak tylko powierzchowne powody. Tak naprawdę przyczyny sięgają o wiele głębiej.

Na początek trzeba przybliżyć, kto to jest seryjny morderca. Jest to osoba, która dopuściła się trzech lub więcej morderstw w czasowo niepowiązanych zdarzeniach lub osoba popełniająca masowe zbrodnie w krótkim czasie. (ang. spree killers). Oczywiście są to ogólne definicje, każdy przypadek jest inny i zdarzają się wyjątki.

Droga zabójcy może zacząć się już w łonie matki. Udowodniono, że w wielu przypadkach seryjni zabójcy posiadają gen MAOA. Gen ten może powodować agresję i brak kontroli nad swoimi emocjami i zachowaniem. Sam gen jednak nie gwarantuje, że osoba zacznie mordować. Wpływa na to jeszcze wiele innych czynników. Często zabójcy dorastają w złych warunkach: są molestowani, wykorzystywani przez najbliższych lub są świadkami problemów najbliższych np. z używkami. Są to niektóre z przypadków traum, które mogą ukształtować drogę mordercy. Często osoba z tak zwanego „złego domu” popada w tak zwane „złe towarzystwo” i bardzo wcześnie eksperymentuje z alkoholem i narkotykami. Takie wychowanie w najwcześniejszych latach życia może mieć brutalny wpływ na życie dziecka i nastolatka. Wielu z seryjnych zabójców zaczyna od zabijania zwierząt, często zaczynając od ptaków, a kończąc na psach. Gdy to nie wystarcza, czują silną potrzebę, aby przenieść swój gniew lub smutek gdzie indziej.

Bardzo często morderca ma konkretny „typ” ofiary. Ten typ nie bierze się znikąd. Uznajmy, że dziecko było wykorzystywane i poniżane przez swoją matkę. Przez to może zrodzić się w nim nienawiść do wszystkich kobiet reprezentujących podobne cechy charakteru lub wyglądu. Jeśli taka osoba odczuwa ogromną potrzebę zrobienia



krzywdy swojej matce, ale z różnych powodów nie może, bo np. matka nie żyje lub mieszka daleko, wtedy swój gniew musi przekierować gdzieś indziej. Inny przypadek - dziewczyna, narzeczona lub żona zdradza lub opuszcza i wtedy może zrodzić się uczucie, aby się odegrać za wszelką cenę. Załóżmy, że partnerka, która dopuściła się zdrady, ma brązowe włosy - jest wtedy bardzo prawdopodobne, że osoby zamordowane będą mieć taki sam kolor włosów. Zabójca bowiem chce jak najbardziej upodobnić ofiarę do osoby, na którą ma skierowany swój gniew.

Oczywiście mordercami są również kobiety. Jest to jednak o wiele rzadsze, a może po prostu są sprytniejsze i trudniej je złapać:) Kobiety zwykle mają inne metody zabijania. Gdy mężczyźni będą używać noża, liny itd., kobiety statystycznie częściej używają trucizny. Co ciekawe, kobiety częściej niż mężczyźni topią swoje ofiary.

Natomiast mężczyźni są zwykle o wiele bardziej agresywni od kobiet.

Jeśli chcecie zgłębić temat, to polecam biografie lub filmy o najbardziej znanych seryjnych mordercach, np. Zodiak, Jack the Ripper, Ted Bundy, Jeffrey Dahmer, Rzeźnik z Rostowa, Hrabina Elżbieta Batory. Ostrzegam - to lektura dla ludzi o mocnych nerwach.

## Zespół redaktorski

Maja Bojm - redaktorka naczelna

Ewa Kmiecik - opieka redakcyjna

### Redakcja

Hanna Sajecka, Sonia Pomarańska, Zuzanna Osak, Dawid Kuchno

### Współpracownicy

Kacper Gawlikowski, Bruno Kortyna, Iga Tobolewska, Zofia Satora, Maja Zielińska, Maximilian Żmuda,

Julia Kogut

oraz

Kamila Kmiecik, Bartłomiej Hnatio